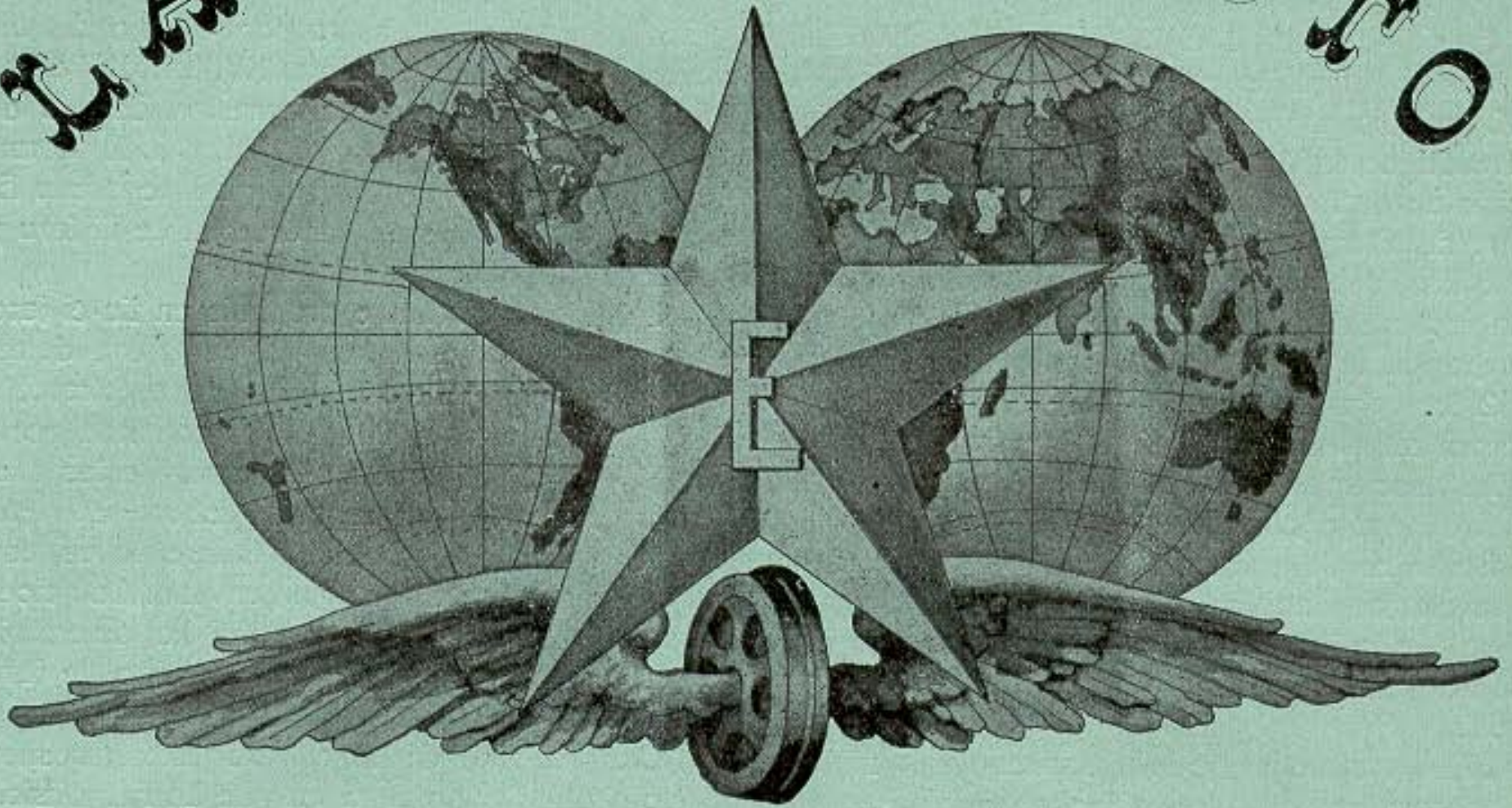


LA FERVOJISTARO



Oficiala organo de
Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro IV.

Aŭgusto—Septembro 1926.

Nro. 1—2.

LA ENHAVO

- I. F. Puhalo: Nova asocia jaro.
- C. Viksten: La sveda direktadsistemo.
- I. F. P. Evoluo de la organizoj de fervoja oficistaro.
 - Nova urbo Tergnier.
 - Interesaj paroloj.
- I. Hock: Stranga aventuro.
 - *** Diversaĵoj.
- F. Pethö: El movado.
 - *** Recenzoj.
 - *** Oficialaj sciigoj.

Oficialaj sciigoj.

En siaj kunsidoj d. d. 23. IV. kaj 6. V. 1926., ekzamenis la estraro la eblecon por partopreni XVIII. U. K. en Edinburgo kaj aranĝi tie la ĝeneralan jarkunvenon de la asocio. Post detala esplorado ĝi decidis ne partopreni la kongreson, ĉar:

1. Edinburgo estas tre malproksima de Jugoslavio kaj la veturado kiel ankaŭ la restado kaŭzus al la reprezentanto de estraro tro grandajn elspezojn pagotajn el propra poŝo;

2. La veturado al U. K. prezentas krom grandaj elspezoj ankaŭ tiun malhelpon, ke fiutempe restas la tuta asocia laboro nesolvita kaj la tempo estas efektive perdita por nia asocio.

Sekve de tio kaj konforme al la § 61. de statutoj, la estraro decidis:

a) Ke la jarkunveno okazu en Edinburgo malgraŭ tio, ke la estraro ne partoprenos la ĝen. kunvenon;

b) La prezidanto de la jarkunveno estu nia angla asesoro sro. S. Hodges. Sekretarion de la jarkunveno elektu la ĉeestantoj. Se eventuale sro. asesoro Hodges nepartoprenus la kongreson, li skribe sciigos al ni tiun personon, kiu la kongreson partoprenos.

c) Raportoj de la estraro estas ĝustatempe sendotaj al sro. asesoro Hodges aŭ al la ano, kiun li proponos, se li mem nepartoprenos la kongreson.

Sroj. asesoroj estas petataj, ke ili sciigu al ni, ĉu ili partoprenos la kunvenon, kiel ankau se estas al ili konate, kiom da anoj partoprenos?«

Ĉar laŭ sciigo de sroj. asesoroj kaj delegitoj tre malmulte da anoj estus partoprenintaj la kon-

greson kaj ĉar sro. asesoro por Anglujo E. Hodges sciigis nin, ke li ne veturos al XVIII. U. K. kaj ankaŭ aliaj anglaj anoj ĝin ne partoprenos, decidis la estraro en sia kunsido d. d. 6. VII. t. j., konforme al § 61. de statutoj, ke la jarkunveno ne okazu Edinburgo, kaj ĝi petis srojn, asesorojn, ke ili faru proponon pri la loko, kie ĝi okazu?

La estraro siaflanke proponis en tiu-ĉi jaro ne okazigi la jarkunvenon, ĉar la plej grava demando diskutota, nome la elekto de la nova estraro, estis jam ordigita per la unuanime proponita reelekto de la nuna estraro. Krome la estraro estas okupita per preparoj por propaganda laboro en venonta asocia jaro tiel, ke ĝi nenielmaniere povus lasi laborojn por veturi al ĝen. jarkunveno. Laŭ ricevitaj respondoj la plimulto de asesoroj kaj delegitoj akceptis nian proponon pri la neokazigo de jarkunveno.

Ĉiuj raportoj de la estraro estos presitaj en oktobra aŭ novembra numero de La Fervojisto.

Estraro.

Legitimacioj por la anoj estas presitaj. Ni dissendis po 1 ekz. de la legitimacioj al la asesoroj. Ĉiu ano paginta la kotizon por tiu ĉi jaro ricevos la legitimacion tuj.

Kotizoj. Ĉar la plimulto de la asesoroj decidis konforme al la § 61 de la statutoj, ke la jarkunveno ne okazu, validas por tiu ĉi jaro la malnovaj kotizoj starigitaj okaze de XVII. U. K. en Geneve. La kotizoj estas sendotaj kiel eble plej baldaŭ por ke ni povu prepari la budĝeton kaj laŭ ĝi aranĝi eldonadon de la revuo.

Redakciaj sciigoj.

La revuo aperados komence de venonta monato ĉiam en la unua duono de la monato sur 8 paĝoj kaj kovrilo.

Faka terminaro aperados ĉiu kvaronjare kiel aparta aldono al la revuo. La aldono ampleksos antaŭvideble 4 paĝojn.

Dissendadon de la revuo ni organizis komence de tiu ĉi jaro tute aliel.

Ĝi ne plu estos dissendata rekte de ni al la anoj,

sed ĉiam al la asesoroj, kiuj ĝin ekspedos al la anoj de sia lando. Se tamen iu ano deziras ricevi la revuon direkte de ni, li bonvolu tion per simpla poŝtkarto sciigi al ni. Tia aranĝo de la dissendado estis necesa por plifaciligi nian laboron.

Ĉiuj reklamacioj rilate la revuon, estu sendotaj al la asesoro de koncerna lando kaj ne plu al ni. Preciza adreso de la asesoroj troviĝas sur 2. paĝo de la kovrilo.

LA FERVOJISTO

Jaro IV.

Aŭgusto — Septembro 1926.

Nro. 1—2.

NOVA ASOCIA JARO

ekkomencas per tiu ĉi numero de nia revuo.

Pasinta jaro ne estis tia kian ni volis havi, ĉar por niaj anoj la ĉefa dokumento de nia laboro, la revuo aperis nur 4 foje anstataŭ regule monate.

Ni aŭdis plendojn, riproĉojn sed ni ne povis plibonigi ĝin. Niaj fortoj estis okupitaj per aliaj laboroj internaj, pri kiuj la anoj ankoraŭ nenion scias kaj jen la ĉefa kaŭzo kial ni ne plenumis la dezirojn de la anoj.

Tamen malgraŭ la riproĉoj kaj plendoj ni stariĝante sur la sojlo de nova asocia jaro, kiu ekkomencis sub tre bonaj aŭspicioj, forte esperas, ke niaj anoj konservos por ni la malnovajn simpatiojn!

Ni bezonas la simpatiojn kaj konfidon de la anoj, ĉar nur tio estas la rekompenco por nia laboro.

Estas facile kompreneble, ke la anoj estantaj malproksime, ricevantaj neregule la revuon, jam pensis, ke ni maldiligentiĝis aŭ laciĝis. Sed ili eraras! Ili trompas sin mem! Pli da energio, pli da fido je nia baldaŭa venko ni kolektis dum pasinta jaro kaj kun fido ni eniras la novan.

La ĉefa afero, kiun ni ordigis estas la regula aperado de la revuo. Ni ne plu eldonados ĝin fine de la monato, sed ĝi aperados en la unua mezo de la monato por ke la anoj ĝin ricevu ĝis la fino de la monato.

Regule ĝin eldonadi estas nia intenco.

Redakti ĝin kiel eble plej bone estas la dua intenco.

Por niaflanke efektiviĝi tiujn du intencojn ni faros ĉion eblan!

Sed por ke la laboro estu plifaciligita necesas la helpo de ĉiuj anoj! Nur tiam oni ne povos riproĉi nin, ke ni ne faras nian eblon. Niaj fortoj ne estas grandegaj. Ĉiu libera momento estas eluzata por la asocia laboro. Dediĉu ankaŭ la anoj iom da tempo, almenaŭ duonhoron po tage por nia asocio kaj tre baldaŭ montriĝos la rezultoj.

Foje en »Bulgara Esperantisto« mi legis sub la nomo »La paroloj de l' sperto« de »ADA« malnova esperantisto bulgara jenan parolon:

»Se el centoj da esperantistoj ĉiu opinias, ke la ceteraj 99 personoj sufiĉe laboras por la movado kaj do lia laboro ne estas bezona, certe la afero ne povos fari eĉ unu paŝon antaŭen.

Sed, se el centoj da esperantistoj ĉiu opinias, ke la ceteraj 99 kredeble ne faros ion, kaj se li deziras, ke restu io farata almenaŭ de li — tiam la afero tuj progresos per cent paŝoj«.

Ni ege deziras, ke la anoj pensu, ke ni nenion faras kaj ke estas la devo de ĉiu almenaŭ ion fari. Post unu jaro ni konstatus grandan progreson, kiu ĉiun de ni ĝojigus.

Nia afero devas progresi per nia komuna laboro. Ni ĉiuj devas esti unuigitaj en la laboro kaj tiam ni kune ĝuos la sukcesojn. Sento de solidareco

en la agado estas al ni ege bezona, ĉar niaj fortoj ne sufiĉas por fari grandegan laboron.

Ne sufiĉas nur pagi la kotizon kaj eĉ tion malfrue. Ne sufiĉas stari senhelpe kaj kun krucigitaj brakoj atendi kiam io sopirata kaj prirevata venos el la ĉielo. Ni ne atendu miraklojn, sed ni mem ilin kreŭ!

Multego devas esti farata por konvinkigi ĉiujn, kiuj ankoraŭ hodiaŭ demandas: »Ĉu oni povas paroli esperanton?« aŭ »Kiom da milionoj da esperantistoj jam ekzistas«.

Ni faru laŭ la parolo de l' sperto de Ada, kiu diris:

»La Esperanto — movado ŝuldas siajn sukcesojn al personoj, kiuj preferis mem labori, por krei sukcesojn, ol atendi sukcesojn de aliaj« kaj »Ne estas bona esperantisto tiu, kiu aliĝas al Esperanto nur pro ĝiaj sukcesoj. Fidinda estas nur tiu, kiu aliĝas por krei sukcesojn.

Nova jaro estas sur la sojlo!

Novaj laboroj estas sur la sojlo! Sed ankaŭ novaj sukcesoj sekvos la laboron, kiun ni ĉiuj per unuigitaj fortoj faros.

Ilija F. Puhalo.

LA SVEDA TRAJNDIREKTADSISTEMO.

Kiam la trafiko komencis sur la unua fervojo en Anglujo, oni kredis ke la ekspluatado okazus sammaniere kiel sur kanalo aŭ simila akvovojo. Sed baldaŭ oni trovis ke fervojtrafiko estas ia alia afero, kun tute speciala karaktero. Ĉe la fervojo Stockton-Darlington en Anglujo, konstruata de George Stephenson en la jaro 1825. ĉiu trafikisto havis rajton veturigi en la fervojo kun propraj ĉevaloj kaj veturiloj, sed post tute ne longe la fervojasocio mem prenis sur sin la tutan trafikon. Krom tio oni trovis ke la trafiko devus esti reguligata per specialaj instrukcioj. Oni povas nomi la instrukciojn por la movado de la trajnoj »Reguloj por trajndirektado«.

Trajndirektado konsistas el du taskoj:

1. La aranĝo de bezonaj ekstraj trajnoj kaj la enmeto de neregule bezonaj trajnoj t. e. la direktado de la trajnmovado en grandaj mezuroj (transportdirektado);

2. La ŝanĝigoj de trajnorekontoj kaj de trajnopreterpasoj.

Troviĝas du sistemoj por trajndirektado:

1. la centralizosistemo kaj

2. la decentralizosistemo.

Ĉe centralizosistemo la trajndirektado estas administrata de unu oficisto — la Trajndirektanto — sur pli longa fervojdistanco.

Ĉe decentralizosistemo la trajndirektado estas farata de la staciestroj mem.

La sveda sistemo estas centralizosistemo. Antaŭ ol ni studos ĉi tiun problemon ni preparolos, tamen, ke la intereso por demandoj pri trajndirektado estas vekiginta en kelkaj landoj nur lasttempe.

La sistemoj de la trajndirektado estis diskutataj ĉe la internacia fervoja konferenco en London en la jaro 1925. La plej granda kaŭzo por tio estis ke la amerika sistemo, (de kiu estas la centralizosistemo) estis transigita al Eŭropo dum la mondmilito. Tio okazis en jena maniero. Kiam la Unuigitaj ŝtatoj de Ameriko proklamis militon kontraŭ Germanujo kaj la amerika soldataro estis transportata sur francaj fervojoj la franca trajndirektado estis kritikata de la amerikaj autoritatoj.

Por iri renkonte al tiu trajndirektado estis organizita laŭ amerika sistemo ĉe francaj kaj belgaj fervojoj la sama sistemo. Tiu sistemo kunportis tuj grandajn utilojn kaj estis tiutempe uzata. Ŝajnas, tamen, kvazaŭ la sveda sistemo estus pli bona ol amerika.

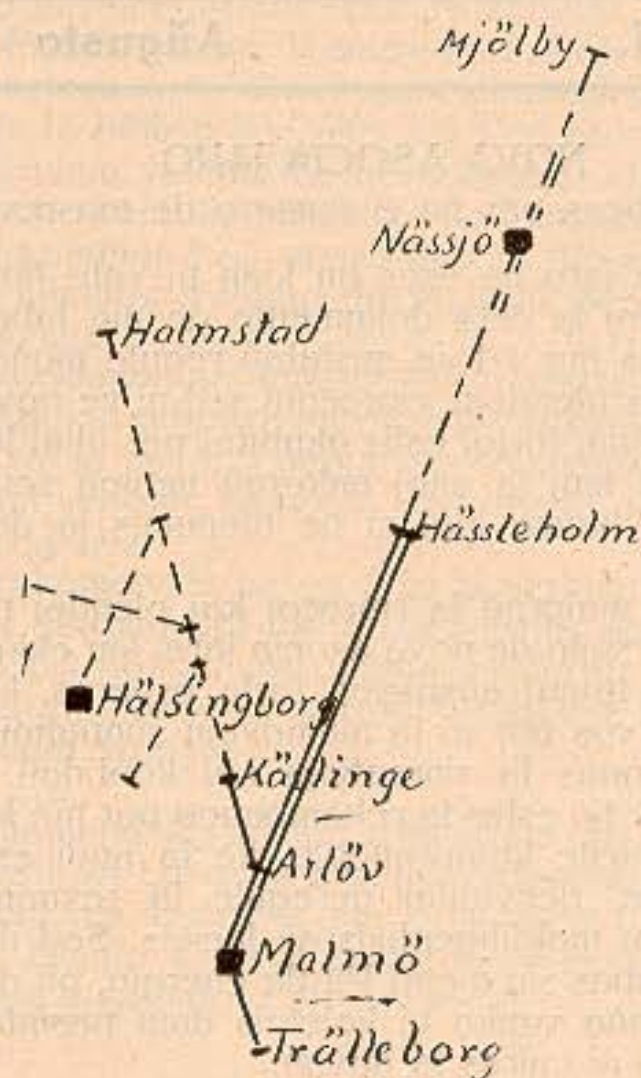
La svedaj ŝtataj fervojoj estas dividitaj je kvin distriktoj; ĉiu distrikto havas longecon de ĉirkaŭ 1000 km. La ĉefstacioj de la distriktoj estas Stockholm, Göteborg, Malmö, Oestersund kaj Lunalea. La Reĝa Fervojdirekcio estas lokita en Stockholm. Kiel ĉe anglaj kaj amerikaj fervojoj troviĝas tri ĉefpartoj, tio estas: la trafikparto, la relparto kaj la maŝinparto. Al la trafikparto apartenas eldono de horaroj, direktado de la movado de trajnoj, stacioj kontroloenskribo, transporto de pasaĝeroj, dispono de vagonoj ktp. Al la relparto apartenas zorgado pri reloj kaj la konstruaĵoj. Al la maŝinparto apartenas zorgado pri lokomotivoj kaj vagonoj kaj dispono de lokomotivpersonaro ĉe hejmloko. En trajnservo pri la lokomotivpersonaro disponas la trafikparto (la trajndirektado kaj la staciestro. La trajndirektanto mendas bezonajn lokomotivojn kun personaro de la maŝinĝenerio; la limo inter la maŝinĝenerio kaj la staciestro (kaj trajndirektanto) estas ĝuste ĉe la turnplato aŭ ĝenerale kiam oni la lokomotivon disponigas al la stacipersonaro. Tio montriĝas kiel tre bona aranĝo.

Ĉiu distrikto de svedaj ŝtataj fervojoj estas dividata je tri (aŭ kvar) sekcioj koncerne ĉiun de la tri ĉefpartoj; konsekvence tri trafiksekcioj, tri relojsekcioj, kaj tri maŝinsekcioj. La ĉefo por trafiksekcio estas la Trafikinspektoro, por relojsekcio Relinĝenerio kaj por maŝinsekcio Maŝinĝenerio. Ĉiu trafiksekcio estas ĉirkaŭ 200–300 km longa.

En ĉiu trafiksekcio unu trajndirektanto faras trajndirektadon sur la tuta sekcio. Ĉiu trafiksekcio konsekvence, estas unu trajndirektadregiono. (Dum la mondmilito kaj dum granda trafiko okazis, tamen, ke ia trafiksekcio estis dividata en du trajndirektadregionoj sed tio estis escepto. (Trajndirektantoj estas kvar (aŭ kvin, malofte tri) personoj de la oficistoj en la ekspedejo de la Trafikinspektoro, unu de la direktantoj estas »unua direktanto« (ordinare la plej altranga oficisto post la trafikinspektoro) kaj li faras kutime trajndirektadon dum la deĵortempo dum la tago. La restantaj direktantoj havas direktadon alterne kiam la »unua direktanto« ne faras la irektadon.

En karto almetota pri la III. distrikto oni vidas, ke la distrikto havas tri trafiksekciojn. Sub la Trafikinspektoro en Malmö: linjoj Trällebörg—Malmö, Malmö—Hässleholm kaj Arlov—Kavlinge; sub la Trafikinspektoro en Hälsingborg: Kavlinge—Halmstad kun flankbranĉoj; kaj sub la Trafikinspektoro en Nässjö: Hässleholm—Mjölby. El la ĉefstacio de

la Trafikinspektoro eliras laŭga telefonlinio kaj telegraflinio, por ke la trajndirektanto povas observi la trajnon dum ilia veturo tra la sekcio.



III-a distrikto de svedaj ŝtataj fervojoj.

Karakterize por la sveda sistemo estas, ke la horaroj enhavas tiel detalajn informojn pri renkontoj kaj preterpasoj de la trajnoj ke la trajndirektanto bezonas doni ordonojn pri ŝanĝoj nur kiam ia malfruigo de iu trajno estas okazinta. Kaŭze de tio la trajndirektanto povas fari ankaŭ alian laboron dum li havas trajndirektadon: dum la vespero kaj la nokto li povas fari direktadon el sia loĝejo. La plej grava helprimedo ĉe direktado estas la grafika horaro.

Ĉe amerikanaj fervojoj la trajndirektanto ĉiam havas la telefonaŭdilon sur sia kapo kaj li ricevas mem ĉiujn raportojn de la stacioj. Tiamaniere oni ne faras regule en Svedio. La raportoj de la stacioj estas ricevataj en la telegrafekspedejo kiu poste informas la trajndirektanton.

Ofte la trajndirektanto devas doni sciigojn kaj instrukciojn pri demandoj kiuj koncernas la efektivigon de la trafiko ĝenerale.

La trajndirektanto ordonas ekstrajn trajnojn kiam estas bezone. La pli grandaj stacioj raportas je difinitaj momentoj dum la tago al la direktanto la nombron de vagonoj kiuj troviĝas ĉe la stacio. Se ekstra trajno bezonas daŭrigi tra najbara trafiksekcio, la direktanto devas informi najbaran direktanton pri tio. La Reĝa Fervojdirekcio eldonis ĝeneralajn regulojn pri tio en kiaj okazoj ekstraj trajnoj devas esti aranĝataj. Tamen, la direktanto devas aranĝi ekstrajn trajnojn laŭ la plej ekonomia kaj laŭga maniero. En la horaro (kiu estas eldonata ĉirkaŭ 1 de junio ĉiujare) troviĝas horaroj por kelkaj ekstraj trajnoj, sed se tiuj ne konvenas la trajndirektanto eldonas novajn horarojn, kiuj estas telegrafe sciigataj al la stacioj.

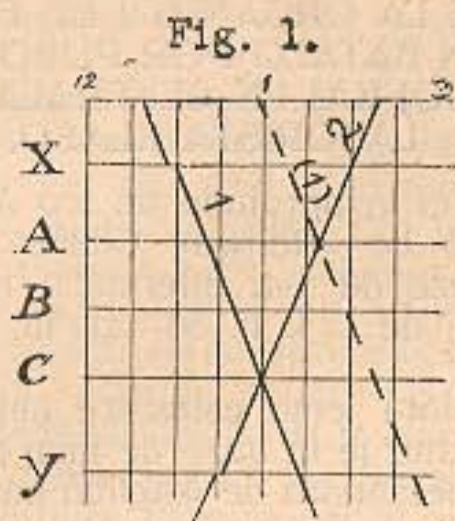


Fig. 2.

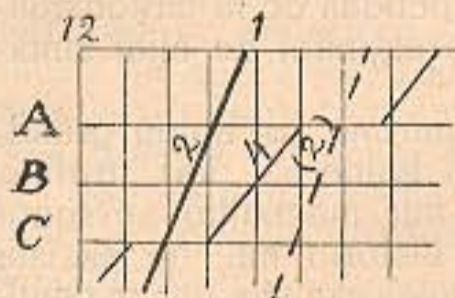
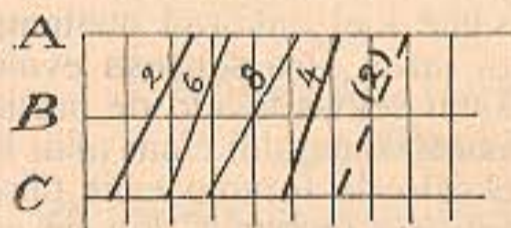


Fig. 4.



Ŝanĝoj de renkontoj ĉe unurela fervojo estas farotaj tiamanere. Se foriras trajno 10 min. aŭ 5 min. malfruiĝe de stacio aŭ estas supozata ke tio okazos, raporto estu sendota al la trajnodirektanto. Devas ekz. esti ŝanĝalaj renkontoj inter trajnoj nro. 1 kaj 2 el stacio C al A (fig. 1) la trajnodirektanto donas ordonon per telefono aŭ telegrafo al C kaj A tiamaniere linio punktata signifas malfruiĝantan trajnon (fig. 1).

Transloku la renkonton inter trajnoj 1 kaj 2 al A. La staciestro en A (la nova renkontostacio) devas:

- konvinkiĝi ke la renkonto povas okazi kaj informi la staciopersonaron;
- doni al la trajnestro kaj al la lokomotivestro de la trajno nro. 1 skriban ordonon pri la nova renkonto: se la trajno ne estas envenata aŭ havas nur bezonhalton, la staciestro devas konvinkiĝi, ke la trajno ne trapasos la stacion;
- post tio doni telegrafan ordonon al stacio C, al intera stacio B kaj al la trajno direktanto tiamaniere.

(2) Trajno 2 devas foriri al A kaj tie renkonti 1.

La staciestro en C (la malnova renkontstacio) donas al trajnestro kaj lokomotivestro de trajno 2 deskribon de la ordono de la staciestro en A. Post tio la trajno 3 povas foriri el C.

Se la stacio A ne povas akcepti la novan renkonton la staciestro devas telegrafi aŭ telefoni al la trajndirektanto kaj la staciestro en C: »Trajno 1. ne povas renkonti 2. en A«. La trajndirektanto tiam povas doni sian ordonon al alia stacio.

Fig. 3.

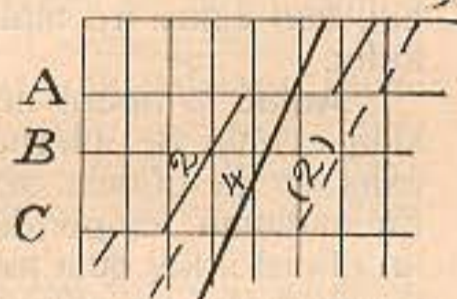
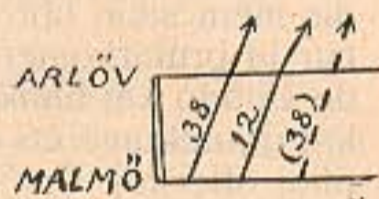


Fig. 5.



Estas evidente, ke se ekz. trajno 2. ne haltas en C laŭ horaro, la trajno, tamen, devas halti por ricevi ordonon. Sammaniere devas trajno 1. halti en A eĉ se la trajno ne havas horare haltadon tie. Por eviti tempoperdon en tia okazo la trajndirektanto povas doni sian ordonon ankaŭ al staciestro en ekz. X kaj Y tiamaniere:

(1a) Transloku la renkonton inter trajnoj 1. kaj 2. al A.

X donu ordonon al 1., kaj Y donu ordonon al 2. La ordono (2) el staciestro A devas nun esti sendota ankaŭ al staciestro en Y. X donas ordonon al 1. Post tio X kaj Y informas A kaj C, ke ordonoj estas donitaj.

Ĉe ŝanĝo de renkontoj de unurela al durela fervojlinio aŭ kontraŭe, la limstacio inter la unurela kaj durela konformiĝas la stacion A en ekzemplo ĉi supra.

Ŝanĝoj de preterpaso (kaj ĝenerale de la vico de trajnoj, eĉ se preterpaso ne estas nominataj en la horaroj) estas farotaj tiamaniere. Raporo estas sendota al la trajndirektanto pri la trajno malfruiĝo. Poste la trajndirektanto donas telefonan (aŭ telegrafan) ordonon al staciestro en C (kie la ŝanĝata vico devas komenci) kaj A (kie la ŝanĝata vico devas ĉesi; fig. 2=4):

(1) Irigu trajnon 2. post 4. al A.

La staciestro en C, kie la vico ŝanĝata komencos, devas:

- konvinkiĝi ke, ĉe propra stacio, la ŝanĝo povas okazi;
- informi la staciopersonaron, se la trajno numero 2. ne estas envenata aŭ havas nur bezonhalton, la staciestro devas konvinkiĝi ke la trajno ne trapasos la stacion;
- post tio doni telefonan aŭ telegrafan ordonon al stacio A, al interaj stacioj kaj al la trajndirektanto tiamaniere:

(2) Trajno 2. iros post 4. al A.

Per tio la ŝanĝo estas fiksita. La trajnoj ne bezonas esti informitaj.

Se aliaj trajnoj iras sur la fervojdistanco inter C kaj A (en la sama direkto) inter trajnoj 4. kaj 2. (ekz. trajnoj nroj 6. kaj 8., fig 4), la ordono nro. (2) signifas, ke ĉi tiuj trajnoj (6 kaj 8) devas foriri laŭ ĝenerala vico; la trajnoj 6. kaj 8. sekve ne devas esti nomataj en la ordonoj.

Se la ŝanĝo ne povas okazi, la staciestro en tiu stacio kie estas la malebligado (C aŭ Y) devas telefoni aŭ telegrafi al la alia stacio kaj al trajnodirektanto tiamaniere:

(3) Trajno 2. ne povos iri post 4. al A.

Per tio ŝanĝo ne okazas. Se estas la staciestro en A (t. e. la stacio kie la vico ŝanĝata devus ĉesi) kiu telefonas la ordonon nro (3) li devas fari tion kiel eble plej baldaŭ, antaŭ kiam la staciestro en C konas sian ordonon nro. (2). Eĉ se ĉi tiu cirkonstanco ŝajnas kiel iu neoportunaĵo; estas tamen tre malofta okazo, ĉar la trajndirektanto ja konas la stacion ĝuste; kaj li ne translokas preterpasojn al stacio kie ĝi ne povos okazi. Ĉe suba okazo li povos demandi la staciestron antaŭ kiam li donas sian ordonon.

Karakterize por la sveda trajndirektadsistemo estas ke la staciestro, sed ne la direktanto, donas tiun ordonon kiu realigas la ŝanĝon de la renkonto aŭ de la preterpaso. Tio estas granda utilo por la tra-

filkseureco. La ordono de la trajndirektanto sekve estas nur rekomendanta. Tamen li ĉiam havas la direktadon en sia mano, kaj tio estas granda merito por la trajnmovado precipe sur unurela fervojo. Oni gajnas grandan laŭplanecon kaj unuecon pri uzo de personaro kaj trajnoj. Tamen, oni povus pensi ke la sistemo devus esti plisimpligata tiel, ke la ordono (1) de la trajndirektanto estus adresata nur al la nova renkonto = resp. preterpasstacio. Tamen, tio estos demando de malgranda graveco. Ĝenerale la sveda trajndirektandsistemo funkcias kun granda facileco kaj akurateco. La sistemo utilas ankaŭ ĉe linioj kie troviĝas virinoj staciestroj; la ordono de la trajndirektanto tiam estas adresata al la trajnestro anstataŭ al la staciestro.

En kelkaj landoj ŝanĝoj de renkontoj kaj preterpasoj estas farataj de la staciestroj mem sen interveno de iu trajndirektanto. Estas klare, ke troviĝas okazo kiam ekz. renkonto evidente devas esti ŝanĝata. Sed similaj okazoj ne estas ĉiam tiel klaraj.

Estas ofte malfacile por la staciestroj reciproke kompreni la intencojn pri la trajnoj. Tiu maloportunaĵo povus esti malpliigata per detalaj rangoreguloj; ekz. la trajnoj ĉe la danaj fervojoj dividiĝas en sep rangoklasoj:

1. Reĝaj trajnoj;
2. Ekspresaj trajnoj ktp.

Sed rangoklasoj neniam povas anstataŭi la direktadon de trajndirektanto. Se estus la fervojoj durelaj aŭ estus la trajnmovado tre samforma, tio faras la demandon pli simpla. Sekve ĉe la sveda ferŝtona fervojo de Lulea al la limo al Norvegio, kie iras preskaŭ nur komercaj trajnoj kun egala rapideco, la staciestroj mem povas ŝanĝi rekontojn kaj preterpasojn; tiam la staciestro en la nova renkonto aŭ preterpasstacio donas la ordonon nro. (2) sen antaŭe havi la ordonon nro. (1) de trajndirektanto. Tiu, tamen, devas ĉiam interveni se estas trajnoj.

Ankaŭ la trajndirektanto ne bezonas interveni en jena okazo: Kiam du trajnoj iras en sama direkto inter ekz. Malmö kaj Arlov, kaj se la unua trajno iras en la direkto al Hasoleholm kaj la alia en la direkto al Halmstad. La linio Malmö—Arlov devas esti durela. Se ekz. la trajno 38 estas malfruigita la staciestro en Malmö (fig. 3) telefonas al Arlov; »Ĉu povas trajno 38 iri post 12 al Arlov?« La staciestro en Arlov respondas: »La trajno 38 iras post 12 al Arlov«. La ŝanĝo estas per tio klara. Informon oni donas al la trajndirektanto se estas bezone.

En la ĵusa konferenco en Londono la franca raportanto skribas:

»Kie centrala trajndirektandsistemo estas uzata, ĝi kunportis pli bonan trajnservon tre certe kaŭze de tio, ke la trajndirektanto povas profitigi ĉiam malhelpaĵojn sur la grafika horaro. Estas eble atingi rimarkeblan pliigon de la trajnokostoj. La grandeco de la trafiko povis esti pliigata kaj estus eble prokrasti aŭ tute eviti plilargigolaborojn. Sur unurelaj linioj la kunhelpo de la trajndirektanto estas tre taŭga kaŭze de lia kapablo neŭtraligi trajnmalfruigojn.«

originale Carl Viksten,
Kövlinge, Svedujo.

EVOLUO DE LA ORGANIZOJ DE FERVOJA OFICISTARO EN BATALO POR PLIBONIGO DE LABORKONDIĈOJ KAJ EN ĜENERALA BATALO DE LABORISTA KLASO.

(Eltiraĵo el la parolado de sro A. G. Walkden, reprezentanto de »Railway Clerks« Association, Anglujo, okaze de 1-a Internacia Konferenco de fervojoficistoj de I. T. F. 30—31. III. 1926. en Amsterdam).

La diskutota temo estas tre ampleksa kaj mi povas paroli nur je la bazo de miaj propraj spertoj kun fervoja personaro de Anglujo kaj Irlando. Sendube raportis aliaj reprezentantoj pri siaj propraj spertoj kaj pri la stato de la organizoj en siaj landoj.

La malprogreso en la organizado de la oficistoj kompare al la laboristoj dependas de la cirkonstancoj, kiuj estas tre malofte rekonitaj de aliaj sindikatoj.

Antaŭ la apero de la maŝino kaj antaŭ grandstila evoluo de internacia komerco kaj trafiko, estis en la oficeja servo nur malmultaj personoj. En malluma tempo de la historio tute ne ekzistis iaj oficistoj kaj dum mezepoko ekzistis nur malmultaj skribistoj en ekleziaj oficejoj. Poste estis urbaj skribistoj (notarioj), kiuj havis la devon skribi protokolojn pri kunsidoj de la komunumaj estraroj kaj efektiviĝi ĝiajn decidojn. La komercistoj librolendis mem siajn librojn same kiel ankoraŭ nuntempe nur la brutarkomercistoj faras. Pro senĉesa evoluo de ŝipado kaj bankoj, kiujn sekvis uzado de maŝino kaj grandkomerco devis esti dungataj ĉiam pliaj kaj pliaj oficistoj. Pro la ekesto de fervojo estis plirapidigita la evoluo de industria revolucio, kiu ĉie anstataŭis la manlaboron per maŝino. Sekve de tio montriĝis ĉiam pli kaj pli kreskanta bezono je skribistoj, kaj nun ĝi atingis tian staton, ke en Anglujo kaj Irlando de 16 milionoj da salajrataj personoj (dungitoj) proks. 3 milionoj estas oficeja personaro. Tio signifas, ke de proks. 5 dungitoj estas unu oficisto en la oficejo.

En la unua duono aŭ en la tria kvarono de la nuna epoko kaŭzis la kreskanta bezono je oficeja personaro ĉe la bankistoj, juristoj, fabrikistoj, ŝip — kaj asekuraj kompanioj — eĉ ne kalkulante la landajn kaj komunumajn oficejojn, — plifortigita per malinklino de la registaroj subteni la publikan instruadon aŭ ĝin preni en siajn manojn, konstantan mankon je sufiĉe instruita oficeja personaro. Kaŭze de tiu pliigita bezono havis la oficeja personaro konsiderindan avantaĝon ril. al siaj mastroj, kaj tiun ĉi favoron ĝi sciis bone eluzi.

Inter la kapitalistoj ekestis konkuro por forpreni unu de alia la oficistojn, kaj tiel la oficisto povis tre facile trovi la okupon, se li ne estis kontenta kun sia mastro. Tio memkompreneble kaŭzis pliforligon de la oficista situacio. Pro diversaj kontraktoj faritaj inter la mastro kaj la oficisto estis al la oficisto eble certigi al si pli bonajn laborkondiĉojn ol al la laboristo. Ili povis postuli la samajn kondiĉojn, kiuj estus devintaj validi por laboristoj. Mi nur mencias: a) konstantan okupon, b) jaran salajropiultigon, c) pagadon de la salajro dum malsano, d) pagitan jaran forpermeson (feriojn), e) difinitan ofican tempon, kaj mallongan laborsemajnon, f) rekompencan aŭ pension okaze de daŭra malsano aŭ invalidiĝo kaj g) renton por maljuneco.

Kompare al aliaj laboristoj estis sendube la oficistoj pli favorataj.

Tia ŝtato daŭris ĝis proks. 1880. j. kiam pro lerneja leĝo (Education Act) de jaro 1871. ordoninta devigan instruadon por ĉiuj infanoj ekestis ŝanĝo, kiu ankoraŭ pli klare montriĝis pro la efiko de la leĝo. Senĉese venadis novaj lernintoj, krom tio oni dungis virinojn por oficejoj. La sekvo estis forta konkuro por protekto. La mastroj eluzis tiun okazon por malpliigi la salajron. Kromhoroj ne estis pagataj kaj libertempon oni povis malpli facile ricevi. La mastroj ne longe hezitis maldungi la oficistojn se ekestis reciprokaj disputoj, ĉar ili povis ĉiun momenton trovi homojn, kiuj estis pretaj akcepti ĉiajn laborokondiĉojn. Tia ŝtato estis je la fino de 19. jarcento. La anglaj fervojkompanioj utiligis la grandan nombron de senoficaj homoj kaj tiu cirkonstanco kaŭzis ke en kunlaborado kun »Amalgamated Society of Railway Servants« la sola tiutempa ĝenerala organizo, el kiu poste kreiĝis »National Union of Railwaymen« estis en Majo 1897. kreita organizo de fervoja oficejpersonaro (Railway Clerks Association).

Rim. de red. Pro la interesa temo ni tradukis la artikolon el la hektografita raporto de la konferenco, kiun Internacia Transportlaborista Federacio bonvolis sendi al ni.

Tradukis: I. F. P.

NOVA URBO »TERGNIER« (Fino).

Jen tiel ekestis apud Parizo nova urbo Tergnier, kiu brile montras socian konscion de franca popolo. En la urbo loĝas ekskluzive fervojistoj.

La tuta urbo konsistas el 11.000 da vilaoj en kiuj loĝas 60.000 homojn enkalkulinte ankaŭ la familianojn kiuj oficas ĉe nordaj francaj fervojoj. Ĉiu unuopa vilao estas kompleta unuo, ĝi havas ĝardeneton, akvokondukilon, elektran lumigon kaj mastrumon. Pro tio la francoj nomas la urbon »Cites-Jardins« t. e. urbo de ĝardenoj.

Ni vidu kio estas trovebla en la urbeto, por konstati kian materian kaj kulturen favorojn ĝi donas al siaj loĝantoj.

Ĉirkaŭ ĉiu vilao troviĝas ĝardeneto ĉirkaŭigita per ŝtonaj kolonetoj sur kiuj estas streĉita drafo kiel ĉirkaŭbaro. Pro tio la tuta urbo similas al bonordigita parko plena da verdaĵo kaj floroj el kiu elstaras blankaj kolonetoj kaj diversspecaj dometoj, grandaj kaj malgrandaj, konstruitaj laŭ formo de vilaoj. Eĉ unu vilao ne estas tute simila al la alia, sed ili estas granda kolekto de variacioj de eksteraj formoj, kiuj tamen agrable harmonias kaj surprizigas la rigardanton per sia diverskoloreco. Ĉiu vilao enhavas grandan komunan ĉambron, dormoĉambron por la gepatroj, ĉambron por knaboj kaj ĉambron por knabinoj de la familio. Pli grandaj familioj ricevas pli grandaj loĝejojn, sed ordinare la komuna ĉambro havas 20 m² da surfaco. Krom tio ĉiu loĝejo havas kuirejon kaj aliajn necesajn ejojn.

Komunaj institucioj en la urbeto estas, lernejoj, ejoj por societoj, banejoj, amuzejoj por infanoj k. s. Ĉio ĉi estas aranĝite laŭ plej moderna maniero. Krom tio troviĝas en la urbeto Pasteur-instituto, kuracistaj ambulancoj, lernejo por dommastrinoj,

granda sportludejo, kinematografoj, poŝtoficejoj kaj multaj aliaj institucioj. Ne nur en la proksimeco de Parizo troviĝas tia urbo, sed apud ĉiuj pli grandaj fervojaj centroj troviĝas tiaj urbetoj ĉu pli ĉu malpli grandaj.

Ĝis nun estas konate ke nur Francoj en tia stilo efektivigis la ideon plibonigi materian kaj spiritan staton de siaj laboristoj.

Akceptinda fakto estas, ke Franco amas sian patrujon ĵus pro tio, ĉar ĝi sukcese zorgas kaj klopodas por materia kaj kultura progreso de siaj civitanoj.

El ĵurnalo »Novosti« trad. I. F. P.

INTERESAJ PAROLOJ.

De la 30—31. de Marto 1926. okazis en Amsterdam sub gvidado de Internacia Transportlaborista Federacio 1-a Konferenco de fervoja oficistaro. Re prezentitaj estis fervojaj organizoj el Belgujo, Germanujo, Francujo, Anglujo, Italujo, Nederlando, Norvegujo, Aŭstrio, Polujo, Svedujo, Svisujo, Hispanujo kaj Ĉeĥoslovakujo. La nombro de la reprezentantoj estis 52. La konferencon prezidis sro C. T. Cramp, prezidanto de I. T. F. La tagordo estis:

1. Malfermo de la konferenco (Prezid. C. T. Cramp).

2. La organizado de fervoja oficistaro kaj de aliaj fervojistoj en diversaj landoj. (Referanto: N. Nathans, sekretario de ITF.).

3. Evoluo de la organizoj de fervoja oficistaro en batalo por plibonigo de laborokondiĉoj kaj en ĝenerala batalo de laborista klaso. (Referanto: A. G. Walkden, ĝenerala sekretario de Angla fervojista Asocio R. C. A.).

(Parton de lia referaĵo ni tradukis kaj publikigis ĝin en ĉi numero).

4. La tasko de fervoja oficistaro en batalo por la kundecidrajto kaj socialigo de fervojo. (Referanto: Viktor Lang, 2-a sekretario kaj redaktoro de »Eisenbahner« organo de svisa fervojista asocio).

Ni ne scias precize en kiom da lingvoj estis gvidita la diskuto pri la supraj temoj, sed estas tre interese scii kion diris sro Williams unu el la reprezentantoj de angla ferv. asocio ĉe la fino de la konferenco kaj ankoraŭ pli interesa estas la parolo de sro prezid. C. T. Cramp. Ni tradukis la ambaŭ parolojn el la oficiala raporto de ITF pri la konferenco kaj sciigas ilin al niaj anoj sen plua komentario. Williams: »La tago, kiam estos malfacilaj diferencoj inter landoj kaj lingvoj, kaj kiam ĉiuj en fervoja ofico troviĝantaj dungitoj formos unu tufon por protekto de siaj intereso kaj de la intereso de tutmondaj laboristoj, ne estas malproksime«.

Cramp: »Internaciaj kunvenoj estas tre interesaj. Pro la necesa laboro je tradukado estas malfacile ilin gvidi kaj sekvi la diskutojn. Ni havas kelkajn bonajn tradukistojn, kiuj sciis ilin fari pli interesaj ol ili kutime estus.

Tiel longe ĝis ni ĉiuj ne ankoraŭ estas Esperantistoj, daŭros ĉiam ĉe reciproka interkompreniĝo ĉi tiuj malfacilaĵoj«.

Tradukis: I. F. P.

STRANGA AVENTURO.

Amerika fervojinspektoro rakontas el siaj memoraĵoj jenan strangan aventuron.

Antaŭe mi devas rimarki, ke tiu ĉi rakonto aperis en kelkaj gazetoj jam antaŭ 40 jaroj, do originas el la tempo de sovaĝa okcidento »Wild West«.

La trajno 39 malfruiĝis la tutan horon. La kaŭzo estis tre facile komprenebla. Terura uragano furiozis jam 12 horojn, pluvis torrente el malhelega nubaro kovranta la tutan ĉielon, samtempe unu fulmotondro sekvis la alian. Estis jam la deka vespere kiam mi fine aŭdis la bruon kaj vidis la ruĝajn lumojn de la trajno venanta el albarego. Mi sentis min vere bone vidante tiujn vivsignojn. Du pontoj sur mia trakospaco apartenis al plej danĝeraj de la tuta linio. Kio do povis okazi dum tia furioza vetero?! Sed nun la trajno estis tie ĉi kaj miaj zorgoj for. Krom tiu ĉi afero kiu min estigis nerva venis ankaŭ alia. Per trajno 37 anafutagmeze alveninta je la 11 horo mi devis ricevi laŭ telegramo monpaketon enhavantan 13.000 dolarojn. Ĉar la nomita trajno ne estis ĝin alportinta, ĝi devis veni per la nuna trajno. La penso: havi ĉi tiun grandegan monsumon en mia observado dum la tuta nokto, estante tute sola en la stacio dezerte kaj malproksime staranta de aliaj homaj loĝejoj, faris min ankoraŭ pli nerva.

Nur du pasaĝeroj forlasis la trajnon, pli verdirite nur unu, ĉar la dua troviĝanta en ligna ĉerko estis elmetata el la pakajvagono. »Kiu estas la mortinto?« mi demandis, kiam la por mi mistere danĝerplena pakajo estis portata en la stacidomon. »Estas la kadavro de mia bofratino« respondis fremda sinjoro »Eldridge sur la proksima grandega farmo, kiun vi ja certe konas. La mortintino estos enterigata en la familian tombon«.

»Ĉu do mi devas havi la ĉerkon kun la mortintino dum tuta nokto ĉe mi?« »Jes« li respondis tute mallonge, »ĉefere ĉu vi kredis ke mi ankoraŭ povos atingi la loĝejon de farmposendanto Eldridge?« »Ĉe ĉi tiu vetero« mi respondis, »certe estos tre malfacile, mi konsilas al vi tranokti en la ne tro malproksima hotelo«.

Mi montris al li poste la direkton al la hotelo proksimume duonhoron malproksime, iris al la trajnestro por akcepti la monon. Li transdonis al mi la paketon dirante: Estu singardema Bill, en tiu ĉi paketo sufiĉe enestas por instigi unu el miaj vagantaj ŝtelrabistoj, enigi en vian kapon aŭ koron kuglon aŭ ponardon ne donante okazon al vi protesti aŭ defendi vin. »Mi donis ŝercan respondon, sed nur devige ŝerce sonantan. La trajnestro donis la vetursignalon, la lokomotivo fajfis kaj la trajno ekveturis. Baldaŭ ĝi malaperis en arbarego. Kiam en nokta malhelo mi per la lasta rigardo povis vidi la ruĝajn lumojn, la tuta soleco kaj dezerteco de mia situacio min kvazaŭ afakante kaptis. Reveninte en la domon mi jetis rigardon al la ĉerko kuŝigita en la angulo de l' pakajejo kaj poste mi iris en mian ĉambron, fermis la monpaketon kaj komencis fari preparojn por kiel eble plej agrabla kaj hejmeca nokto. Kelkajn lignoŝtipojn ĵetinte en la kamenton, mi melis tekaldronon kun akvo sur feroplataĵon por fari bonegan groĝon, plenslopis mian pipon kaj bruligis ĝin, prenis la ŝus per la trajno alvenintan gazeton kaj eksidis en mian antikvan, malnovan, tre ŝatatan ledan apogseĝon. Tiamaniere ĉio estis preparita por

ĝui frankvilan nokton. La uragana ŝtormo kun fulmotondro kaj pluvego faris duoble ŝatinda varman ĉambron kun groĝo kaj pipo. Sed malgraŭ ĉiuj preparoj mi ne povis senti min kontenta kaj senzorge agrabla. Pipo kaj groĝo hodiaŭ ne bongustis, gazeto ne estis interesa, mi ne povis fariĝi tiel frankvila, tiel bonhumora kiel en aliaj vesperoj, mi sentis ke iu ajn mistera, nebona afero min atendis. Por distri min kaj por koncentrigi miajn timoplenajn pensojn al io alia, mi aŭskultis la telegrafaparaton kies klakanta bruo estis por mi facile komprenebla lingvo. Subite terura tondrobato traruis la aeron, poste mi ekstremante aŭdis de la aparato la sekretoplenajn minacantajn vortojn: »Atentu la ĉerkon!«

Daŭrigota

tradukas: Ignatz Hock, ferv. insp.
München (Germanujo).

DIVERSAĴOJ.

Du mil metrojn longa trajno estos laŭ gazetaj informoj uzata de amerikaj fervojaj kompanioj por transportado de varo en Okcidenta Virginio. La trajno estos tirata de 2 elektraj lokomotivoj kaj povos transporti ŝarĝon de 2000 tunoj. La trajno estos ekipita per senfadena telefono por ebligi kontakton inter lokomotiv- kaj trajn- personaro.

Brita kapitalo ĉe ĉinaj fervojoj. Je unu interpelacio en angla parlamento respondis ŝtata sekretario por eksterlandaj aferoj Mr. Locker — Lampson, ke el pruntedonita kapitalo de angla kapitalo por ĉinaj fervojoj estas enkasigota la sumo de 12,000.000 funtoj. (proks. ¼ miliardo da markoj). Unu parto de tiu kapitalo sendube transiris en la manojn de ne-angloj, sed aliflanke estas ankaŭ konate, ke anglaj ŝtatanoj posedas ĉinajn fervojprunteprenaĵojn, kiuj ne estas eldonitaj en Anglujo.

Pligrandigita kapableco de amerikaj fervojoj. Dum pasintaj 4 jaroj ekfunkciigis la fervojistemoj de Usono 10.105 novaj maŝinoj kaj el la trafiko estis forigitaj 10.962 malnovaj. Tiu malpliigita nombro de maŝinoj estas anstataŭigita per pli granda tirforto, kiu estas ĉe unuopa maŝino por 10% pli granda. Rimarkebla estas do la tendenco anstataŭi la forigitajn lokomotivojn per tiuj de pli granda tirforto. Tiu ĉi tendenco estis precipe videbla dum la jaro 1925. Dum tiu jaro estis anstataŭigitaj 3005 malnovaj lokomotivoj per nur 1733, kies meznombra tirforto estis por 63% pli granda ol de la malnovaj. La samaj klopodoj estas videblaj ankaŭ ĉe la renovigo de vagonaro. La nombro de vagonoj pliiĝis de post januaro 1923. nur por 1½% kies meznombra portkapablo estis pliiĝita por 4%.

El »Mitteilungsblatt der I. T. F.«
tradukis: I. F. P.

Ratifikado de la Internacia Konvencio pri fervoja trafiko kaj de la Internacia Konvencio pri person — kaj bagaĝtrafiko. La diplomata konferenco de la 23. X. 1924. faris rezolucion, rekomendi al la konc. registaroj ke ili faru la necesajn paŝojn por ratifiki la novan konvencion en plej mallonga tempo. Ĝis nun estas pretaj por subskribi: Germanujo, Finnlando, Aŭstrio, Hungarujo, Svedujo, Svisujo kaj la registara komisiono de la Saar-Teritorio. La novaj konvencioj verŝajne ekvalidigos en multaj landoj de Eŭropo dum 1927.

Emo.

Radio ĉe Kanadaj Fervojoj.

Prezidanto de kanadaj ŝtataj fervojoj, Sir Henri Thomson, rakontis en «Radio Times» kelkajn interesajn pri uzado de radio ĉe fervojoj. Lia fervojo estis la unua, kiu konstruis ĉe siaj trajnoj radioakceptstaciojn, por tiamaniere pli agrabligi al la vojaĝantoj la longan, emigan vojaĝon. Sed lia fervojo iris ankaŭ pli antaŭen per tio, ke ĝi starigis apud sia reto la tutan vicon de radio-sendstacioj, stacioj.

Kiel diras Henri Thomson, montriĝis la radio ankaŭ en aliaj vidpunktoj, interesa kaj utila. Ĝi efektivas al la fervojadministracioj ke ili povas kun la proks. je 22.000 angl. rel. longaj linioj disŝutita kaj ĉirkaŭ 100.000 anojn nombranta — personaro subtenadi internajn rilatojn, kio ne estus eble sen radio.

Ĉiusemajne, dum koncerttempoj, havas unu oficisto de fervojaj direktoj, aŭ Sir Henri Thomson mem, mallongan paroladon. La prezidanto de institucio povas kun la ĉiuspeca kaj ĉiuranga personaro senpere interrilati en iliaj loĝejoj. Li konsideras tion kiel grandegan gravecon, ĉar tiamaniere oni povas subtenadi ĉe la personaro la scion, ke ili ĉiuj estas la membroj de unu komuna entrepreno kaj krom tio ankaŭ ili ĉiuj povas en la rondo de personaro grandparte antaŭenpuŝi la senton de solidareco, kies rezultato estas la pli forta laboremo, kaj kio ankaŭ antaŭenpuŝas (servas) al la interesoj de la entrepreno kaj al ĝiaj uzantoj.

3055 km iradoj de ŝarĝtrajnoj per unu lokomotivo.

La granddistancaj fervojlinioj de Usono postulas ke oni tra longaj linioj komunikigu direktajn trajnojn kaj ke la lokomotivoj estu tra kiel eble plej longa linio trafikigitaj sen ŝanĝoj.

Precipe lastokaze oni havas grandan farigon, ĉar oni pensas, ke oni pli bone eluzas la lokomotivojn, se ili iras tra pli longa vojo kaj se oni ilin ne komunikigas inter proksimaj stacioj.

Ĉe «Northern-Pacific-fervojo» firis antaŭ ne longe unu lokomotivo ŝarĝtrajnon de stacio Seattle ĝis Minneapolis, tra 3055 km longa vojo sen ŝanĝo. La veturtempo daŭris 109 horojn kaj 30 minutojn, do la meza vetur-rapideco estis 28 km. La tempo de survojoj restadoj sumiĝis je 4 h 43 m. Se oni konsideras la grandegan distancon kaj la malfacilajn terencirkonstancojn (145%-krutaĵo), tiam la efiko (rezulto) estas unuaranga. La trajno konsistis el 84 vagonoj kaj estis ŝarĝigita ĝis la plej granda permesita ŝarĝeco. Dumvoje uzis la lokomotivo 353 tunojn de karbo, kaj ŝanĝis la personaron nur 16-foje.

trad.: F. Pethö, Zagreb.

E L M O V A D O.

(Raporto de sekretario F. M. Pethö)

Anglujo:

XVIII. Universala Kongreso de Esperanto en Edinburgo.

De 31. Julio ĝis 7. Augusto okazis en Edinburgo la XVIII. U. K.. La kongreso tre bone sukcesis. Laŭ rajtigo de la estraro, reprezentis I.A.E.F. la hungara delegito sro. Emil Löbl el Budapeŝt, kiu ankaŭ salutis la kongreson en la nomo de nia asocio. La Kongreson partoprenis neatendite granda nombro

gresaj tagoj faris sro. Löbl tre viglan agitadon por nia movado.

Aŭstrio:

Laŭ sciigo en junia numero de «Austria Esperantisto», estas ĉe la aŭstria fervojoj permesite porti esperantan insignon dum deĵoro. En Nederlando lia permeso jam de longe ekzistas.

Ĉeĥoslovakio:

6-an de Junio aranĝis nia ĉeĥoslovaka asesoro, sro. Vladimir Benda, kunvenon de ĉeĥoslovakaj esperantistoj fervojistoj. La kunveno okazis en Re prezentanta domo de la ĉefurbo Praga, en la sama ejo, kie okazis en 1921. la XIII. U. K.

La kunveno bone sukcesis. Ankaŭ venis koraj salutoj de anoj, kiuj pro diversaj aferoj ne povis ĉeesti la kunvenon. La ĉeestantoj preparolis ĝenerale la aferojn ril. la Esp.-movadon inter fervojistaro. Sro. Benda invitis por pli vigla kunlaborado kaj partopreno pri la organizo de landa unuiĝo de la ĉeĥoslovakaj esp. fervojistoj. Dum ĉiufanka preparolado oni decidis ellabori statutojn kaj aprobigi ilin flanke de la Ministerio por enlandaj aferoj.

Post tiu-ĉi kunveno nia movado kredeble multe plifortiĝos en Ĉeĥoslovakujo.

Finnlando:

Esperanto-Societo de Finlandaj Fervojistoj. Jarkunveno okazis en Helsinko la 3-an de aprilo 1926. La elekto de la funkciantoj estis jena: Prezidanto staciestro H. Salokannel (Salminen), vicprezidanto sro A. Salonen (Turkuitt.), sekretario-kasisto sro T. A. Lindberg (Urjala), ceteraj estraranoj sroj Lj. Lillqvist kaj S. Veijola (Helsinki), revizianto sroj Matti Aalto (Helsinki) kaj F. B. Honkavaara (Siitama), vicrevizianto sroj J. Buss (Vaasa) kaj A. Rautonen (li). — Kiel korespondanto estis elektita sro Salonen. Novaĵojn pri Esperanto al la nacia faka gazeto «Rautatielänen» sendos la sekretario. Ĉar la societo estas rajtigita aranĝi lekcionojn pri Esperanto ĉe la fervojistaj lernokursoj, oni dividis peŝi sron V. Selälä fari tie 2 lekcionojn. Se eble, oni ankaŭ faros paroladojn en diversaj fervojistaj kunvenoj. Sekvonta jarkunveno okazos dum la jarkunveno de Esperanto-Asocio de Finnlando.

Jugoslavio:

En jugoslava fervoja fakgazeto «Željezničar» aperigas nia prezidanto, sro S. V. Stojnić regule ĉiumonate artikolojn pri la Esperanto-movado kaj tradukojn el nia revuo.

Dum Oktobro parolos nia vicprezidanto, sro I. F. Puhalo per radio pri la temo «Esperanto ĉe la fervojoj». Samideanoj, kiuj havas radio-ricevstaciojn estas petataj, ke ili bonvolu sendi siajn rimarkojn pri la aŭskultado al la zagreba sendstacio, kiu estas tre favora al la Esp.-movado. Adreso: Radio Klubo, Zagreb, Jugoslavio.

Svedujo:

La sveda fervoja fakgazeto «Signalen» aperigas regule en ĉiu numero artikolojn pri la Esp.-movado sub aparta kolono «Esperanto». La nomitan kolonon redaktas nia tre fervora sveda asesoro sro Ernst Eriksson.

En Junio t. j. kunvenis la Re prezentantaro de la Sveda Lokomotivista Asocio en Stockholm kaj inter alie decidis, laŭ propono de nia delegito, sro Oscar

Dahrné el Västeras, aperigi esperantan kurson en sia fakrevuo »Lokomotivmannens Tidning«. Espereble ni baldaŭ vidos la fruktojn de tiu laŭdinda decido.

Svislando:

La 3-4, de Julio kunvenis en Bern la delegitaro de la svisa fervojistaro kaj akceptis unuanime la jenan proponon:

»La VIII-a Kongreso de la Svisa Fervojistaro, okazinta la 3-an de Julio 1926, subtenas la klopodojn pri faro de internacia helplingvo. Ĝi rekomendas al la membraro lerni Esperanton«.

La proponon por tiu-ĉi decido faris nia fervora asesoro sro Jules Perlet el Bern.

RECENZOJ.

Eldonejo Ferdinand Hirt & Sohn, Esperanto-Fako, Leipzig, eldonas sub la gvidado de sro prof. Dro Joh. Diefferle, originalajn kaj esperantajn tradukitajn verkojn de diversaj mondkonataj verkistoj. La nomo de nia malnova samideano sro Diefferle prezentas jam sufiĉan garantion, ke el la presejo ne elros lingve fuŝita, verkoj sed kontraŭe nur plej bonaj stile kaj lingve.

La eldonejo bonege faris submetante al la gvidado de tiu nia eminentulo la aperantajn verkojn. Ĝi povas esti certa, ke ĝi sian bonan famon inter la esperantistaro daŭre konservos kaj trovos ĉiam pli kaj pli da aĉetantoj.

Lastempe aperis »Insulo de feliĉuloj« de Aŭgust Strindberg, trad. el sveda originalo de Oskar Frode, mag. phil., »Barbaraj prozaĵoj« de Prudenci Bertrana, trad. el kataluna lingvo Jaŭme Grau Casas. »Ano de ringludo« de Dinko Ŝimunoviĉ, el la kroata originalo tradukis Fran Janjiĉ.

Postulus tro da tempo recenzi detale ĉiun unuopan verkon. Oni devas akcenti nur tion, ke la eldonejo aperigas vere interesajn kaj konatajn verkojn de ĉiulandaj verkistoj kaj tio estas sufiĉe. Ni devas nur rekomendi al niaj legandoj aĉeton de la volumoj de Internacia Mondliteraturo. La prezo de ĉiu volumo estas 1.60 RM.

La eldonejo tamen ne restas sole ĉe aperigado de la Internacia Mondliteraturo. Ĝi krom tio aperigas ankaŭ ĉapajn verkojn.

Unu el belegaj ĝiaj eldonaĵoj estas »Palaco de danĝero« de Mabell Wagnalls trad. el angla originalo de Edward S. Payson. La libro priskribas la vivon de fama Madame Pompadour. Prezo de la libro estas 6 RM, bindita tole kun belega eksteraĵo.

Plej varme ni povas tamen rekomendi al niaj germanaj anoj la esp. germanan vortaron de Paul Bennemann. (Prezo 8 RM). Mi ne ankoraŭ vidis ion similan eldonitan de iu alia nacio. Sro Bennemann meritas ĉiun laŭdon pro tiel belege redaktita vortaro. Ĉiu serioza esperantisto, kiu deziras sin okupi pri verkado aŭ studado de la lingvo nepre devus havi en sia biblioteko la cititan vortaron. Estus dezirinde, ke ankaŭ aliaj nacioj eldonu tian verkon, kiu impone prezentas riĉecon de nia lingvo.

Al tiu ĉi numero ni aldonas mendilojn de la firmao rekomendante plej varme al la anoj mendon de la libroj.

Sub la nomo »Biblioteko Tutmonda« eldonadas firmao Rudolf Mosse (Esperanto-Fako) Berlin SW 19, Jerusalemer str. 46-49 siajn eldonaĵojn. La gvidanto de la biblioteko estas sro Dro Ernst Kliemke.

Kiel unua volumo de la biblioteko aperis »Matteo Falcone kaj aliaj rakontoj« de Prosper Merimee, kaj kiel volumoj 2-4 aperis sub la titolo »La malgranda Johano« traduko de la libro de Johano de Frederik van Eeden.

La tradukoj de ambaŭ libroj estas bonaj. La stilo estas korekta kaj ne ekzistas preseraroj. El la titolaro de la unuaj 3 serioj oni divenas multajn tre interesajn verkojn. La prezo de la serio de 10 libretoj estas 4 RM.

Ni rekomendas havigi al si la verkojn. La prezo ne estas alta kaj pro tio la libroj estas aĉeteblaj de preskaŭ ĉiu samideano. Plaĉa eksteraĵo kaj malgranda formato de la libretoj faras ilin taŭga kiel legaĵo dum vojaĝoj.

Benjamen F. Smith, »Historieto pri elfarado« de Ewerstt W. Lord. La libreto prezentas al ni multajn interesajn instruojn kaj priskribojn de la vivo de B. F. Smith. Al junaj samideanoj ĝi povas servi kiel taŭga vojmontrilo en ilia vivo.

Universala Esperanto-Asocio ree ekkomencis eldonadon de gvidfolioj, kiuj antaŭ la milito grandnombre aperadis. La gvidfolioj estas bonvenintaj al vojaĝantaj esp., ĉar per ili estas ĉiu esp. atentigita pri vidindaĵoj de unuopaj urboj kaj aliaj lokoj.

Ni ricevis: Gvidfolio tra glacia groto Dobšina en Ĝehoslovakujo, Gvidfolio tra Steffin, Gvidfolio tra Bratislava, Gvidfolio tra Thiers, Gvidfolio tra Deal & Walmer, Gvidfolio tra Geneve, Gvidfolio tra Dresden.

Londona kaj Nordorienta fervojo eldonis okaze de XVIII. U. K. kelkpaĝan propagandilon sub la nomo »Kiel atingi Edinburgon«. »Al kontinentaj partoprenantoj de la XVIII. U. K. de Esperanto« kiu povas bone utili por propagando inter aliaj nedecidemaj fervojkompanioj.

Administracio de fervojo Verona-Caprino-Garda (lago) en Norda Italio Italio prezentas al vojaĝanta esp. publiko belan broŝureton kun interesaj detaloj pri la uzado de la koncerna fervojo okaze de vojaĝo tra Italujo. (Por ricevi la propagandilon oni sin turnu al: »Direzione ferroviaria Verona-Caprino-Garda« Strada Venezia I. VERONA, Italio).

Svisa Poŝtadministracio eldonis belan prospekton kun 6 kartoj, montrantaj uzadon de poŝtaŭtomobila servo por persontransporto en Svisujo.

Samideanoj dezirantaj havi la prospekton bonvolu sin turni al sro Jules Perlet, asesoro de IAEF. BERN, Postfach transit 560. Svisujo.

Responda Redaktoro: Ilija Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, željeznički paviljon II. 24.

Presejo: C. Albrecht (D. Šrepel), Zagreb, Duga ulica broj 26.

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

OFICIALA PARTO.

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate la oficialan organon »La Fervojisto« Ĉe la aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn kaj ĉiujn oficialajn eldonaĵojn de la asocio.

Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio 5.50 ŝil. — Anglujo 6 ŝil. — Belgujo, Francujo, Italujo egalvaloro de 4 svis. fr. — Ĉeĥoslovakio 20 ĉk. — Danujo 4 kr. — Germanujo — 3 ormarkoj — Hungarujo 4 ok. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Svedujo 4 kr. — Svislando 4 sv. fr. — Usono 1 Doll. Abono estas sama kiel la kotizo.

Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

La kotizo estas sendata al la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio, aŭ al la asesoro de la koncerna lando, kiun la estraro rajtigis kolekti la kotizon.

LA ESTRARO:

Prezidanto: Stevan V. Stojnić, sup. kontroloro de Ĝen. Ferv. Direkcio, Beograd, Kolonija Min. Saobraćaja 17., Jugoslavio.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

Sekretario: Fran M. Pethő, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

Kasisto: Stjepan S. Mužinić, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

ASESOROJ.

(Naciaj reprezentantoj).

Anglujo: S. Hodges, fervojoficisto, 96, Herga Road, Wealdstone, Middlesex.

Belgujo: Gustaf Beirens, fervojoficisto, Groote Peperstraat, St. Niklas.

Bulgarujo: Ignat Nikolov, fervojoficisto, gara Sofia, »aparatnata«.

Ĉeĥoslovakio: Vladimír Benda, oficialo, Roztoky n/Vlt. 257.

Danujo: Martin Palsberg, ferv. asist. Langelandsgade 4/l., Aarhus.

Estonio: A. Pung, afergvid. de ferv. administracio, Telliskivi 34, Tallinn.

Finnlando: H. Salokannel, staciestro, Salminen.

Francujo: Lucien Leutz, fervoja oficisto, 5 Place du Chateau, Strasbourg, Alsace.

Germanujo: Georg Habellok, ferv. insp. Momsenstr. 41, 2 Portal, Berlin — Steglitz.

Jugoslavio: Jakob Lobnik, fervojoficisto, Strojarska cesta, Zagreb.

Latvio: Jan Greiško, staciestro, Līvāni.

Nederlando: A. Pelder, fervojoficisto, Rijn en Schikade 61, Leiden.

Norvegujo: R. Horrisland, fervojoficisto, Iveland, Krsand S.

Svedujo: Ernst Eriksson, fervojoficisto, Västerasgatan 2., Stockholm.

Svislando: Jules Perlet, fervojoficisto, Postkesto transito 560, Bern.

Usono (United States of America): Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California.

KONSILOJ AL LA KUNLABORANTOJ KAJ KORESPONDANTOJ.

Skribu nur sur unu flanko de l' papero. Skribu tre legeble (se eble per skribmaŝino) kaj lasu ĉe unu flanko almenaŭ 5 cm. da spaco por ev. korektoj. La redaktoro ne havas tempon por transskribi manuskriptojn ne legeblajn. Akceptata estas artikoloj fakaj, el fervojista vivo, el el nia fervojista esp. movado kaj pri nia asocio kaj literaturaĵoj.

Ekskluzive sin turni: pri originalaj fakaj artikoloj kaj pri artikoloj pri movado, aŭ nia asocio al la redaktoro; pri vortaraj aferoj: al sro Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California, U. S. A.; pri literaturo: al sro Jules Perlet, Postkesto transito 560, Bern, Svisujo; ĝeneralaĵoj informoj pri ĝeneralaĵoj, informoj pri asocio, korespondado kun la estraro k. d. al vicprezidanto.

Varbu anoncojn!